

Desempenho recente da indústria automobilística

Angela Maria Medeiros M. Santos, Adilson José de Souza,
Claudia Soares Costa

DESEMPENHO RECENTE DA INDÚSTRIA AUTOMOBILÍSTICA

Angela Maria Medeiros M. Santos
Adilson José de Souza
Claudia Soares Costa*

** Respectivamente, gerente e técnicos da Gerência Setorial de
Indústria Automotiva do BNDES.*

AUTOMOTIVO

Estagnada nos anos 80, a indústria automobilística passou, no Brasil, por uma série de mudanças a partir de 1990. Os anos compreendidos entre 1978 e 1980 haviam registrado os maiores volumes de produção e vendas para a maioria dos segmentos da indústria, níveis estes que tomaram a se elevar nos anos 90. A partir de 1992, verificaram-se aumentos significativos de produção, venda, exportação e importação, sendo realizados investimentos anuais em torno de US\$ 900 milhdes, superiores às médias de US\$ 466 milhdes e US\$ 551 milhdes verificadas em 1980¹⁸⁴ e 1985¹⁸⁹, respectivamente.

Entre os fatores que contribuíram para tal situação estão os acordos de 1992 e 1993 da Câmara Setorial da Indústria Automobilística, a reestruturação e a internacionalização do setor e o crescimento econômico desde meados de 1993. Alterações no quadro institucional também foram verificadas – sobretudo referentes à carga tributária e à redução de barreiras tarifárias e não-tarifárias –, bem como o cancelamento e a crescente reativação dos programas de incentivo às exportações.

O crescimento recente foi puxado, principalmente, pelos segmentos de automóveis e caminhões, observando-se, no entanto, que a produção destes últimos encontra-se ainda muito abaixo do volume alcançado em 1980.

As reduções de imposto e preço dos carros até 1.000 cc, chamados "populares", junto com o aumento de renda verificado em 1993, resultou em elevação significativa de vendas da indústria e provocou uma alteração do *mix* de produção das montadoras, que até então dirigiam a produção para carros médios e de luxo, tendo em vista o perfil de renda dos compradores de carros novos e a maior lucratividade alcançada. Os veículos populares à época não eram privilegiados pelos produtores.

A elevação da renda disponível dos consumidores, nestes anos recentes de expansão da economia, contribuiu para alargar o mercado e consolidar a presença dos carros "populares" nas vendas do setor. Além disso, médios e top de linha passaram a sofrer concorrência de produtos importados, principalmente os últimos, tendo em vista o preço e as inovações oferecidas. A redução do IPI dos carros até 1.000 cc trouxe também acréscimo de demanda baseado na elevada elasticidade-preço deste tipo de veículo.

Tabela 1

Indústria Brasileira de Autoveículos^a

ITEM	1994	1993	1992	1991	1990
Produção (Mil Unidades)	1.582	1.391	1.074	960	915
Crescimento (%)	13,7	29,5	11,9	5,0	(9,7)
Vendas Internas (Mil Unidades)	1.207	1.062	740	771	713
Crescimento (%)	13,7	43,4	(4,0)	8,2	(6,4)
Exportações (Mil Unidades)	379	331	342	193	187
Crescimento (%)	14,4	(3,3)	77,1	3,1	(26,2)
Faturamento Total (US\$ Milhões)	n.d.	13.500	11.482	9.245	8.994
Crescimento (%)	17,6	24,2	2,8	(25,4)	
Exportação (US\$ Milhões)	2.689	2.622	3.012	1.915	1.897
Crescimento (%)	1,09	(12,9)	57,3	0,9	(26,0)
Importação (US\$ Milhões)	n.d.	1.809	1.079	849	733
Crescimento (%)	67,7	27,1	15,8	8,1	
Participação no PIB (%)	n.d.	10,8	10,4	8,2	8,0
Empregos Diretos (Mil Unidades)	106,2	106,9	105,6	109,4	117,4
Crescimento (%)	(0,5)	1,2	(3,5)	(6,1)	(0,8)
Investimentos (US\$ Milhões)	n.d.	886	908	880	790

Fontes: Anfavea, Anuário Estatístico 1994 e Carta da Anfavea (jan. 1995).

^aInclui automóveis, comerciais leves, ônibus e caminhões.

Tabela 2

Produção Automobilística

	RECORDE	ANO	PRODUÇÃO 1994	VARIAÇÃO 1994/91 (%)
Automóveis	828.733	1980	1.501.323	77
Caminhões	81.933	1980	64.205	30
Ônibus	22.837	1991	17.391	(23)

Fonte: Anfavea, Anuário Estatístico 1994.

Tabela 3

Importações Brasileiras de Autoveículos

(Em Unidades)

ITEM	1994	1993	1992
Automóveis/Jipes	163.466	70.438	30.714
Caminhões/Caminhonetes	22.507	8.274	1.500
Ônibus	6.118	1.140	6
Chassis	1.345	86	22
Total Importações	193.516	79.938	32.242
Variação sobre Ano Anterior (%)	142,1	147,9	39,0
Participação no Mercado (%)	13,8	7,0	4,2

Fonte: Anfavea, Carta da Anfavea (diversos números).

Tabela 4**Distribuição de Automóveis**

(Em %)

VEÍCULO	1995 ^a	1994	1993	1992
1.000 cc	60	45	29	16
Até 100 hp	20	35	51	66
Acima de 100 hp	20	20	20	18

Fonte: Anfavea.

^a Estimativa em 1994.**Tabela 5****Peso dos Carros Importados por Faixa – 1993**

(Em %)

Pequeno	1
Médio	10
Top de Linha	25

Fonte: Booz Allen & Hamilton.

As características de que no país apenas pequena parcela da população adquire veículo novo (0,5%) e de que a taxa de veículo por habitante é reduzida (11,0) representam um grande mercado potencial para esta indústria. Exercício realizado pela Booz Allen & Hamilton com diversas faixas de renda estimou que para um acréscimo de 50% na renda haveria um acréscimo de 109% na demanda por veículos novos.

Neste sentido, o crescimento do mercado interno, seja através de aumento de renda, redução de preço ou crédito para compra, é um dos fatores mais importantes para o desenvolvimento da indústria, que vem superando as metas previstas de produção do Acordo Setorial de 1993.

Tabela 6**Acordo Setorial: Metas de Produção de Veículos – 1993/2000**

1993	1.200.000
1994	1.350.000
1995	1.500.000
2000	2.000.000

Apesar do crescimento do mercado interno, as decisões quanto à realização de investimentos em novas plantas vêm sendo postergadas desde o final de 1993: inicialmente, de acordo com as montadoras, devido à instabilidade econômica e, posteriormente, também segundo estas empresas, pela falta de uma política atrativa de produção no país. Apesar do crescimento do mercado interno, tal política reivindicada deveria contemplar alterações na carga tributária, mecanismos de proteção e estabelecimento de uma política de incentivo às exportações.

Em fevereiro de 1995 começaram a ser atendidas as reivindicações do setor, como a elevação de tarifas e os mecanismos de incentivo à exportação. Ao mesmo tempo, foi elevado o percentual de IPI incidente sobre os carros de até 1.000 cc.

Carga Tributária

A carga tributária é apontada também pelas empresas do setor como um dos fatores críticos. Para os carros populares, foram negociadas nas Câmaras Setoriais reduções no IPI, que baixou de 14% para 0,1% entre março de 1992 e fevereiro de 1993, alíquota que vigorou até fevereiro de 1995, quando foi elevada para 8%, tendo havido também no período redução de ICM em todas as faixas. Em 1993 e 1994, o percentual total médio de imposto no preço ao consumidor era de 34% no Brasil, 6% nos Estados Unidos, 9,5% no Japão, 15,4%, em média, na Europa e 18% na Argentina. Este quadro foi alterado recentemente, conforme pode ser visto na Tabela 7.

Em fevereiro de 1995, no âmbito da Câmara Setorial, foi elevado o percentual de IPI incidente sobre os veículos de até 1.000 cc de 0,1% para 8%. Com relação às propostas para os demais veículos, não houve até o momento qualquer alteração. Segundo representantes do setor, tal medida permitiria melhor ocupação das unidades fabris e a possibilidade de aumento de arrecadação de IPI, tendo em vista a expectativa de acréscimo de vendas dos carros médios em detrimento daqueles populares.

A redução de impostos para os carros médios permitiria maior volume de vendas, maior rentabilidade às montadoras e, ainda, melhores condições para enfrentar a pressão da concorrência dos carros importados.

Tabela 7
Imposto sobre Automóveis
(Em %)

IMPOSTO	ATÉ 1.000 cc	ATÉ 100 hp	ACIMA DE 100 hp	OBSERVAÇÃO
IPI	8	25	30	Aumento de 0,1% para 8% em fevereiro de 1995. Alteração proposta de IPI: até 1.000 cc = 0,1%; até 1.800 cc = 10% de 1.800 cc a 2.500 cc = 15%; e acima de 2.500 cc = 20%.
ICMS	18	18	18	ICMS de 12% até 31.12.94. A partir de então, voltou a 18%, embora alguns estados venham renegociando.
PIS/Cofins	2,65	2,65	2,65	

Fonte: *Anfavea*, Anuário Estatístico 1994.

Tabela 8

Imposto sobre Comercial Leve, Caminhão e Ônibus

(Em %)

IMPOSTO	COMERCIAL LEVE (GASOLINA/ DIESEL)	CAMINHÃO (CHASSI/CAVALO MECÂNICO)	ÔNIBUS	OBSERVAÇÃO
IPI	8/23	5/3	0	Houve redução de IPI em 1993. Anteriormente era cobrado 16%/31% para comerciais leves.
ICMS	18	18	18	ICMS de 12% até 31.12.94. A partir de então, voltou a 18%, embora alguns estados venham renegociando.
PIS/Cofins	2,65	2,65	2,65	

Fonte: Anfavea, Anuário Estatístico 1994.

Inicialmente, as importações verificavam-se sobretudo para os modelos luxo. No entanto, mais recentemente passaram a se expandir também para os carros médios. A expectativa era de crescimento de sua participação nos diversos segmentos, situação modificada tendo em vista a elevação de tarifas de importação para 70%.

A partir de 1990 foram sendo eliminadas as restrições às importações e reduzidas as tarifas com o objetivo de aumentar o grau de exposição da economia ao exterior. Além disso, cancelaram-se alguns mecanismos de incentivo às exportações.

Comércio Exterior

As alíquotas alfandegárias incidentes sobre veículos foram reduzidas a partir de 1990, alcançando 20% em setembro de 1994, antecipando o nível de 20% previsto para a Tarifa Externa Comum (TEC) acordada entre os membros do Mercosul para 2001. Em fevereiro e março de 1995, houve nova elevação de tarifas (32% e 70%), devido à pressão exercida pelas montadoras no sentido de aumentar suas importações de veículos a partir de 1995, com impactos sobre o nível de produção local e os déficits apresentados na balança comercial.

Os principais impactos decorrentes das modificações ocorridas são os seguintes:

- pressão para reestruturação e modernização da indústria, com investimentos em automação, qualidade e produtividade, visando reduzir os custos e a diferença de desempenho;
- pressão sobre a indústria de autopeças, para redução de preços e aumento de qualidade;

Tabela 9
Comércio Exterior de Veículos
 (Em %)

ITENS	ATÉ 1990	1990	1994	FEVEREIRO DE 1995	MARÇO DE 1995
Tarifas de Importação					
• Automóveis	85	45	20	32	70
• Caminhões	65	45	20	32	32
• Ônibus	85	30	18	18	18
• Autopeças	45	30	18	18	18
Índice de Nacionalização					
• Sem Befiex					
Automóveis	95				
Caminhões	95				
Ônibus	95				
• Com Befiex					
Automóveis	85				
Caminhões	80				
Ônibus	82				

Fonte: *Booz Allen & Hamilton*

- aumento das importações de autopeças, em vista da estratégia de compras a nível mundial (as compras de peças e componentes intensificaram-se também para introduzir novos produtos com maior rapidez), tendo sido lançados novos modelos de veículos com índices de nacionalização inicialmente baixos, sendo aumentados posteriormente (prazo de um a um ano e meio), em virtude da competitividade dos produtos locais e da necessidade de fornecimento próximo às unidades montadoras;
- lançamento mais rápido de novos modelos pelas montadoras locais e introdução de melhorias nos veículos; e

aumentada importação de veículos, seja através das montadoras, que resolveram enfrentar a concorrência com aumento da importação de suas matrizes, seja pela entrada de novas marcas no país (a partir de 1993, as montadoras passaram a ser as maiores importadoras), verificando-se também a redução de participação dos veículos originários da Argentina.

A partir de julho de 1994, junto com a redução de tarifas, o setor passou a conviver com a política de valorização do real, o que favoreceu ainda mais as importações e se traduziu em menor rentabilidade das exportações.

Os dados de importação, referentes ao período janeiro/outubro de 1994, mostravam forte elevação, já sendo então esperado um aumento significativo destas até o final de 1994. Isto de fato ocorreu,

Tabela 10

Importação de Veículos - 1992-1994

(Em Unidades)

IMPORTADOR	1992	%	1993	%	1994	%
Abeiva	10.388	32	34.444	43	73.289	38
Montadoras	14.545	45	40.444	50	120.227	62
Independentes	7.309	22	5.050	6	-	
Total	32.242	100	79.938	100	193.516	100
Procedentes da Argentina	17.900	55	22.600	28	26.200	13

Fonte: Anfavea

Tabela 11

Importação de Autopeças - 1991-1994

(Em US\$ Mil FOB)

	1991	1992	1993	1994
Importação	844	1.060	1.700 ^a	2.000 ^a
Variação (%)	0,8	25,6	60,4	17,6

Fonte: Secex/Sindipeças.

^a Preliminar.

passando sua participação em relação ao total de vendas internas de 7% em 1993 para 13.8% em 1994 e 31% em janeiro de 1995.

Em termos de volumes exportados, estes continuaram crescentes, devido principalmente à recuperação econômica dos países da OCDE e ao crescimento da Argentina, atualmente destino maior das exportações.

Para compensar estas medidas, reduzir a importação e atrair o investimento das montadoras no país, foram elevadas as tarifas de importação para veículos e mantidas aquelas referentes às autopeças em 18%. Foi também estudado um programa de apoio às exportações, abrangendo, entre outras propostas, a ampliação do número de bens a serem beneficiados pelo Proex, a criação de mecanismo de devolução de impostos (Cofins e PIS) e financiamentos às exportações.

Tabela 12

Exportações Brasileiras de Veículos - 1990-1994

(Em Unidades)

	1990	1991	1992	1993	1994
Exportação Total (A)	187.311	193.148	341.900	331.522	379.320
Exportação para a Argentina (B)	37.197	83.628	204.680	231.650	n.d.
(B)/(A)(%)	19	43	60	69	

Fonte: Anfavea, Anuário Estatístico 1994.

Investimentos

Os acréscimos de produção vêm sendo alcançados nas plantas atuais através da aquisição de novos equipamentos, eliminação de gargalos e operação em mais turnos. As montadoras vêm também aumentando a importação de veículos e investindo em plantas na Argentina, procurando racionalizar e explorar a complementaridade de linhas entre os dois países. Com relação aos valores de investimentos acordados pelas montadoras na Câmara Setorial em 1993 (de US\$ 10 bilhdes até o ano 2000), vale notar que até julho de 1994 havia sido divulgado um valor total de US\$ 4,2 bilhdes. Os investimentos em novas unidades não foram implementados, e a ampliação de algumas unidades foi substituída por importações. A indústria encontra-se no limiar de sua capacidade instalada e tem necessidade de aumentar a produção para ganhos de escala e redução de custos.

Recentemente, foram divulgados novos valores de investimentos (entre US\$ 9 bilhdes e US\$ 12 bilhdes), conforme pode ser visto na Tabela 13.

Tabela 13

Investimentos Previstos pelas Montadoras de Veículos

EMPRESA	US\$ MILHÃO	OBJETIVO	PRAZO
Volkswagen	2.500	<ul style="list-style-type: none"> ampliação da capacidade de produção de Anchieta e Taubaté para a produção de um milhão de veículos em 1998; construção de uma fábrica de caminhão; e construção de uma fábrica de motores. 	1995/1998
Ford	1.100	<ul style="list-style-type: none"> reestruturação da fábrica de Taubaté; modernização da fábrica de Taboão para montagem do modelo Fiesta; 	1994/1996
	1.400	<ul style="list-style-type: none"> importação de carros; modernização da fábrica de Ipiranga; e atualização de produtos e fábricas. 	1997/1999
General Motors	2.000	<ul style="list-style-type: none"> ampliação da capacidade de produção de São Jose dos Campos e São Caetano; e 	1994/1998
	500	<ul style="list-style-type: none"> construção de nova fábrica. 	a definir
Fiat	1.200	<ul style="list-style-type: none"> ampliação de capacidade. 	1994/1997
Scania	150	<ul style="list-style-type: none"> nova fábrica de cabines. 	1994/1997
MBB	500		1993/1997

Fonte: Gazeta Mercantil (diversos números).

As políticas estabelecidas pelo governo, específicas para o setor ou mesmo para ajuste da economia, têm tido impactos sobre o comportamento das montadoras. Políticas de redução de barreiras às importações e de proteção tarifária, alterações na carga tributária, modificações nos mecanismos de incentivos à exportação e medidas de restrição ao consumo, entre outras, podem acelerar ou não programas de investimento no país, melhorias de desempenho e modernização do setor.

O BNDES dispõe de linhas de financiamento que podem atender aos diversos objetivos de investimento destas empresas. Atualmente, a demanda da indústria automobilística dirige-se aos programas da FINAME destinados ao financiamento de aquisição de veículos – caminhões e ônibus. No entanto, há a preocupação no BNDES em garantir não só o crescimento desta indústria como também a competitividade de sua rede de fornecedores.

Hoje, o envolvimento do Banco com o setor de autopeças é reduzido, embora tenha tido papel importante no passado para o crescimento de algumas empresas de capital nacional.

Os desembolsos realizados pelo BNDES totalizaram US\$ 41 milhões e US\$ 170 milhões em 1993 e 1994, respectivamente, representando um acréscimo anual de 314%. Em 1993, eles estavam distribuídos entre o Programa BNDES Automático (US\$ 9,6 milhões), o FINAME Automático (US\$ 16,6 milhões) e operações diretas e indiretas do BNDES e do FINAME Especial (US\$ 14,6 milhões). Em 1994, estes recursos foram divididos entre o Programa BNDES Automático (US\$ 28,2 milhões), o FINAME Automático (US\$ 30,2 milhões) e operações diretas e indiretas do BNDES e do FINAME Especial (US\$ 111,5 milhões).

Eliminando-se do FINAME Especial as empresas que não são apenas dos segmentos em análise neste artigo, pode-se estimar que os desembolsos realizados tanto para a indústria automobilística como para o setor de autopeças, em 1993 e 1994, representaram apenas 1,2% e 1,8%, respectivamente, do total desembolsado pelo Banco.